Deutscher Bundestag **Drucksache 19/383**

19. Wahlperiode 20.12.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Lötzsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Tarifbedingungen und BahnCard-Anerkennung in nicht von der Deutschen Bahn AG betriebenen Zügen

In den letzten Jahren ist der Betrieb von Nachtzügen mit Schlaf- und Liegewagen in Deutschland beständig verringert worden. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 betreibt die Deutsche Bahn AG (DB AG) keine eigenen Nachtzüge mehr. Ein Teil der Linien wird seitdem von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) unter der neuen Marke „NightJet“ betrieben.

Die ÖBB erkennen bislang die Tickets und BahnCard-Rabattkarten der DB AG an. Dies soll auch noch bis zum 19. Juni 2018 so bleiben; für den Zeitraum danach sind die weitergehenden Regelungen aber noch unklar (vgl. Beförderungsbedingungen der DB AG, gültig ab 10. Dezember 2017). Die ÖBB hat angegeben, dass sie mit der DB AG bislang keine entsprechende Vereinbarung erzielen konnte und von der DB AG keine Beteiligung aus den Einnahmen der BahnCards erhält (mündliche Mitteilung).

Damit besteht das Risiko, dass Bahnkundinnen und -kunden zukünftig zwei unabhängige Tickets kaufen müssten: eines zum Globalpreis für die Reise mit dem ÖBB „NightJet“ und ein weiteres für die Zubringer- und Anschlusszüge der DB AG. Das würde die Buchung aufwändiger und die Gesamtreise teurer machen, und die Fahrgäste hätten auch keine durchgehenden Fahrgastrechte für die gesamte Reisekette mehr – beispielsweise im Falle von verspäteten Zügen. Daher wäre eine solche Regelung nach Auffassung der Fragesteller sehr kundenfeindlich und nicht dafür geeignet, Menschen vom Bahnfahren zu überzeugen.

Zu dem Thema hatte Kurt Bauer von der ÖBB in der Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestages am 15. Februar 2017 noch eine andere Einschätzung: „Ich habe überhaupt keinen Zweifel, dass wir uns mit der DB Vertrieb GmbH dauerhaft auf einen vernünftigen Vertrag bezüglich der Vertriebsleistungen einig werden. Ich bezweifle ebenfalls nicht, dass wir uns mit der Deutsche Bahn AG bzw. die DB Fernverkehr AG in Zukunft über einen sinnvollen Eisenbahnverkehrsunternehmen-Vertrag einig werden. Es gibt ein paar Themen, was den Tarif angeht. Der Ausdruck ‚übergangsweise‘ wurde gewählt, weil wir in sehr kurzer Zeit in Verhandlungen treten mussten. Es gibt noch keine weiteren Regelungen über den Dezember 2017 hinaus. Das ist richtig. Es hat aber dazu auch noch keine weiteren Gespräche gegeben. Deswegen kann man überhaupt noch nicht sagen, wie die Kooperation in den Bereichen ‚Bahn-Card-Anerkennung‘, ‚Durchtarifierung‘ etc. aussehen wird. Ich bin aber guter Dinge, dass wir da zu einem positiven

Ergebnis kommen werden.“ Und DB-Vorstand Berthold Huber sah das offensichtlich ähnlich: „Ich muss Herrn Bauer zustimmen: Wir haben sehr kurzfristig entschieden, zu den Tarifbedingungen, zur Bahn-Card-Anerkennung und allem anderen, was dazugehört. Das wirtschaftliche Risiko liegt bei der ÖBB. Deswegen finde ich es nur fair, dass diese sich anschaut, ob man damit zurecht kommt oder ob Anpassungen vorzunehmen sind, um das Angebot dauerhaft aufrecht zu erhalten, wofür ggf. Investitionen notwendig sind. Wir sind bereit, unsere Konditionen dauerhaft zur Verfügung zu stellen. Ich bin sicher, dass wir die beste Lösung für die Nachtzugkunden finden werden. Die beste Lösung besteht darin, das Nachtzug-Angebot weiter aufrechterhalten zu können, vielleicht an der einen oder anderen Stelle nach zu justieren. Wenn wir so zusammenarbeiten, wie wir das in der Vergangenheit getan haben, wird uns das gelingen. Das soll auch dauerhaft so sein. Das gilt übrigens für alle Kooperationen mit allen europäischen Bahnen, die an diesem Nachtzug-Netz beteiligt sind.“ (Protokoll des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur 18/95, S. 11f).

Mit der Annahme des Bundestags-Antrags 18/12363 wurde die Bundesregierung vom Bundestag aufgefordert, „als Vertreter des Bundes gegenüber dem Vorstand der DB AG anzuregen, dass die bisherigen Kooperationen auch in den kommenden Jahren aufrechterhalten werden und eine regelmäßige Überprüfung zur Ausweitung der Streckenangebote gerade im grenzüberschreitenden Nacht- und Autoreisezugverkehr auch in kooperativer Zusammenarbeit mit anderen Bahnunternehmen erfolgt“ (Punkt 1) und „sich dafür einzusetzen, dass im Nachtzugverkehr ein einheitliches Buchungssystem geschaffen wird, welches Fahrkarten der jeweiligen Länder integriert“ (Punkt 5).

Für den Tarifübergang im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gibt es bislang den Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE), der die gegenseitige Anerkennung von Fahrkarten und die Aufteilung der Einnahmen regelt und damit durchgehende Tickets auch bei Nutzung unterschiedlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ermöglicht. Der zugrundeliegende Vertrag läuft jedoch 2019 aus (siehe Beförderungsbedingung der DB AG in der aktuellen Fassung), und bislang ist auch hierfür nach Einschätzung der Fragesteller noch keine Nachfolgeregelung in Sicht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche zukünftigen Regelungen für die Anerkennung von Tickets und BahnCards der DB AG in Zügen der ÖBB sind nach Kenntnis der Bundesregierung getroffen worden?
2. Wie haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Verhandlungen zwischen der DB AG und der ÖBB stattgefunden, welche Arten von Kooperationsmodellen sind dabei erörtert worden?
3. Welche Maßnahmen und Regelungen plant die Bundesregierung in Bezug auf die Anerkennung von Tickets und Rabattkarten der DB AG in Zügen der ÖBB AG sowie zwischen anderen EVU, die in Deutschland Bahnleistungen anbieten?
4. Welche Maßnahmen und Regelungen plant die Bundesregierung, um ein einheitliches Buchungssystem für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr und insbesondere den Nachtzugverkehr innerhalb Europas oder zumindest für Deutschland und die Nachbarländer zu schaffen, und wie sieht ihre Vision für ein solches System aus?
5. Welche anderen Maßnahmen hat die Bundesregierung getroffen und plant sie zu treffen mit Blick auf ihren Auftrag, der sich aus dem Bundestags-Antrag 18/12363 ergibt?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung das Netz der Nacht-ICEs und -ICs der Deutschen Bahn AG?

   Ist es nach Auffassung der Bundesregierung möglich, dass sich dadurch eine Konkurrenzsituation zwischen der DB AG und der ÖBB AG als Betreiberin von echten Nachtzügen mit Schlaf- und Liegewagen ergibt (bitte begründen)?

7. Welche Konsequenzen für die Attraktivität des Schienenverkehrs und für die Fahrgastrechte würden sich nach Einschätzung der Bundesregierung ergeben, wenn es zukünftig keine Kooperation zwischen der DB AG und der ÖBB in Bezug auf die Tickets mehr gäbe, und wie beurteilt sie diese (bitte begründen)?

8. Welche Art der Kooperation und welche Vereinbarungen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen DB AG und ÖBB in Bezug auf den Einsatz von Personal auf den Zügen der ÖBB?

9. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung – auch als Vertreterin des Eigentümers der DB AG als das wichtigste im TBNE vertretene Unternehmen – zum Stand und zur weiteren Entwicklung des TBNE vor?

10. Welche Regelung für einen zukünftigen TBNE hält die Bundesregierung für erstrebenswert, und wie setzt sie sich dafür ein (bitte begründen)?

11. Würde sich die Bundesregierung auch für eine Weiterentwicklung eines Tarifverbunds zwischen den unterschiedlichen EVU unter der Hoheit des Bundes analog zum „direkten Verkehr“ in der Schweiz einsetzen, der möglicherweise zu einem „Deutschlandtarif“ für den gesamten öffentlichen Verkehr weiterentwickelt werden könnte (bitte begründen)?

12. Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung mit Blick auf die Tarife im Eisenbahn- und sonstigen öffentlichen Verkehr, und welche weiteren Planungen verfolgt sie dafür (bitte begründen)?

Berlin, den 19. Dezember 2017

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333